Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1836**

15. Wahlperiode 21. 10. 2003

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Dr. Egon Jüttner, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Albrecht Feibel, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Patricia Lips, Dr. Michael Meister, Klaus Minkel, Gero Storjohann, Andreas Storm, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Gerald Weiß (Groß-Gerau) und der Fraktion der CDU/CSU

Planung der ICE-Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die ICE-Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar als neues Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs aufgenommen. Durch dieses Vorhaben soll die Lücke zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln–Frankfurt und Frankfurt–Stuttgart geschlossen werden. Gleichzeitig sollen die schon heute bestehenden und seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Frankfurt noch verstärkt auftretenden Kapazitätsengpässe beseitigt werden.

Zurzeit werden in den Raumordnungsverfahren mehrere Varianten der Verbindung von Frankfurt am Main nach Stuttgart untersucht. Für die Trassenführung in Baden-Württemberg werden zwei Varianten (A und B), in Hessen insgesamt fünf Varianten (I bis V) im Raumordnungsverfahren erörtert. Variante A enthält die ausschließliche Anbindung des ICE-Knotens Mannheim auf dieser Strecke, während Variante B (Umfahrungsvariante) eine Umfahrung Mannheims in Form eines so genannten Bypasses vorsieht.

Da nur die Variante A eine vollwertige Anbindung Mannheims und der Rhein-Neckar-Region an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) vorsieht, lehnen die gesamte Region Rhein/Neckar, vertreten durch den Raumordnungsverband Rhein-Neckar, die Stadt Mannheim und das Land Baden-Württemberg, die Variante B aus verkehrs- und umweltfachlicher sowie aus wirtschaftlicher Sicht ab. Sie befürchten insbesondere eine gravierende Schwächung des Wirtschaftsstandortes Rhein-Neckar als siebtgrößter Verdichtungsraum mit 2,3 Millionen Einwohnern und sind der Auffassung, dass bei einer Realisierung der Variante B der Fernverkehrsknotenpunkt Mannheim-Hauptbahnhof erheblich an Bedeutung verlieren wird. Darüber hinaus vertreten Land, Region Rhein/Neckar und Stadt Mannheim die Meinung, dass unabhängig von der Frage, welche Variante realisiert werden soll, baldmöglichst die dringend erforderliche Ertüchtigung des Hauptbahnhofs Mannheim in Angriff genommen werden muss.

Die Trasse der Variante I in Hessen (sog. Direttissima) führt ohne Zwischenhalt von Frankfurt am Main nach Mannheim. Variante II sieht auf gleicher Trasse

den Halt an einem Fernbahnhof Darmstadt-West vor. Die Trassenvarianten III und IV integrieren den Hauptbahnhof Darmstadt direkt in die Neubaustrecke, während die Variante V den Darmstädter Hauptbahnhof über eine zusätzliche Trasse (sog. Bypass) an die Neubaustrecke anbindet.

Die von der DB AG bevorzugte Variante I wird von der hessischen Landesregierung und der Starkenburg Regionale als Zusammenschluss der vier südhessischen Landkreise und der Stadt Darmstadt strikt abgelehnt. Lediglich die Varianten III und IV vermögen eine vollwertige Anbindung der Stadt Darmstadt und der Region an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG herzustellen. Die Realisierung der Variante I würde zu einer erheblichen struktur- und regionalpolitischen Schwächung der Region führen. Mit Aufnahme der Planungen zur Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar wurde das Institut für Integrative Verkehrssysteme (ZIV) mit einem vorbereitenden Gutachten beauftragt. Die Ergebnisse dieses Gutachtens zeigen, dass unter bautechnischen, kostenmäßigen, ökologischen, städtebaulichen und strukturpolitischen Gesichtspunkten die Varianten mit einer direkten Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs zu bevorzugen sind. Zudem hat die hessische Landesregierung im geltenden Landesentwicklungsplan die Anbindung Darmstadts an die ICE-Neubaustrecke als regionalpolitisches Ziel verankert. Ferner haben die Landesregierungen Hessens und Baden-Württembergs auf einer gemeinsamen Kabinettsitzung bereits im September 2000 auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer vollwertigen Anbindung des Darmstädter und Mannheimer Hauptbahnhofs an den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn hingewiesen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Form ist die Bundesregierung in die Planung des Vorhabenträgers DB AG eingebunden und ab welchem Zeitpunkt und ab welchem Verfahrensstadium wirkt sie an der Konzipierung und Bewertung der genannten Planungsvarianten mit?
2. Mit welchen konkreten Entwicklungen im Personenfernverkehrs- und Güterverkehrsaufkommens rechnet die Bundesregierung auf der Strecke Frankfurt–Mannheim und Mannheim–Stuttgart bis zum Jahre 2025 (bitte Prognosezahlen auflisten)?
3. Mit welchen Immissionen (Lärm, Feinstäube, Erschütterungen) müssen nach Ansicht der Bundesregierung die Einwohner der Gemeinden und der Stadtteile Mannheims entlang einer Bypass-Strecke gemäß Variante B rechnen und welche Vorkehrungen müssten nach Ansicht der Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B getroffen werden?
4. In welcher Höhe rechnet die Bundesregierung mit Ausgleichszahlungen für Enteignungen und enteignungsgleiche Eingriffe (z. B. Wertverluste von Grundstückseigentümern) bei einer Realisierung der genannten Planungsvarianten?
5. In welcher Form ist nach Ansicht der Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B die vollständige Anbindung aller von Frankfurt und Stuttgart kommenden ICE-Verbindungen an das TGV-Netz nach Paris über Kaiserslautern/Saarbrücken gewährleistet?
6. Wie stellt sich die Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B (Baden-Württemberg) und der Varianten I, II und V (Hessen) die Verzahnung mit den übrigen Verkehren (Güter-, Regional- und Nahverkehr) im Rhein-Neckar-Raum und im Rhein-Main-Gebiet vor?
7. Wie stellt sich die Bundesregierung bei einer Realisierung der Variante B die Anbindung der Neubaustrecke an den Mannheimer Rangierbahnhof vor?

8. In welcher Höhe wird der erhöhte bautechnische Aufwand, der bei der Realisierung der Variante B entsteht, insbesondere durch die erforderliche Unterquerung der Autobahn und der OEG-Strecke sowie die Querung des Neckars und die Verlegung der Überlandleitungen vom Großkraftwerk Mannheim, beziffert, und hat er bereits Eingang in die Kostenschätzungen gefunden?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass bei Realisierung der Variante B Grundwasserprobleme im Rhein-Neckar-Raum entstehen, und sind diese Kosten bereits in den Projektkalkulationen beinhaltet?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000 genannte Zielsetzung, wonach der Hauptbahnhof Mannheim als Knotenpunkt im Intercity- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz auszubauen ist, und steht aus Sicht der Bundesregierung die von der DB AG präferierte Variante B hierzu im Widerspruch?
11. Welche konkreten Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu den klimatologischen Folgen einer ICE-Trasse in Hochlage gemäß Variante B zwischen den Bebauungsgebieten Mannheim–Feudenheim und Ilvesheim?
12. Liegen der Bundesregierung detaillierte Informationen über die derzeitige und die technisch mögliche Leistungsfähigkeit der Hauptbahnhöfe Mannheim und Darmstadt vor?
13. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die DB AG Ertüchtigungsmaßnahmen für den Hauptbahnhof Mannheim plant?
14. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Ertüchtigung des Hauptbahnhofs Mannheim als infrastrukturelle Maßnahme für die zukunftsorientierte Abwicklung des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs der Rhein-Neckar-Region unabdingbar ist, und falls nein, warum nicht?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Einschätzung, dass im Hauptbahnhof Mannheim schon heute erhebliche Trassenkonflikte bestehen, die sich mit der Einführung der S-Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 weiter verschärfen werden?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung die mit den Planungsvarianten B, I, II und V einhergehenden Nachteile für die Wirtschaftsstandorte Mannheim und Südhessen?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass bei einer Realisierung der Variante B der Eingriff in den Wasserhaushalt und damit die Wasserversorgung der Mannheimer Bevölkerung größer ist als bei der Variante A?
18. In welchem Umfang gehen bei einer Realisierung der Variante B landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren, und teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der bei einer Realisierung der Variante B erforderliche Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen zu einer Verschärfung der Situation der lokalen Landwirtschaft im Verdichtungsraum Mannheim führt?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die DB AG die Variante C nicht als vollwertige Alternative zu den Varianten A und B in das Raumordnungsverfahren eingebracht hat?
20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der äußerst geringe verkehrliche Nutzen von 5 % bis 6 % Verkehrszuwachs bei einer bundesweiten Betrachtung die Mehrkosten der Variante B von 435 Mio. Euro, was etwa 37 % der Gesamtkosten entspricht, angesichts knapper öffentlicher Kassen wirtschaftlich gerechtfertigt wäre?

21. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, dass die Realisierung der Variante B für die Rhein-Neckar-Region verkehrliche Nachteile und erhebliche Belastungen für Mensch, Natur und Landwirtschaft mit sich bringen würde?
22. Wie beurteilt die Bundesregierung aus verkehrspolitischer Sicht die Auffassung, dass in Mannheim auch künftig die Premiumzüge der DB AG mit Direktverbindungen in die nationalen und internationalen Zentren halten müssen, damit die Hochwertigkeit des Knotens Mannheim erhalten bleibt?
23. Wie beurteilt die Bundesregierung die im Landesentwicklungsplan 2002 genannten verkehrspolitischen Ziele, wonach die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Mannheim nach Frankfurt als „vollwertige Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim“ zu realisieren ist und die Flächeninanspruchnahme gering zu halten ist sowie wertvolle Böden zu schonen sind?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, wonach eine vollwertige Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim in den Hochgeschwindigkeitsverkehr nur bei Realisierung der Variante A möglich ist?
25. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die DB AG zwischen Mannheim-Wallstadt und Mannheim-Vogelstang auf den Varianten A und B bereits im Sommer 2003 Probebohrungen durchgeführt hat, obwohl weder das Raumordnungsverfahren abgeschlossen ist noch das Planfeststellungsverfahren begonnen und somit eine Entscheidung für eine bestimmte Variante noch gar nicht stattgefunden hat?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG in strukturpolitischer, bautechnischer, kostenmäßiger und ökologischer Sicht?
27. Wie steht die Bundesregierung zu der Auffassung, wonach eine vollwertige Anbindung der Region Starkenburg/Südhessen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB AG nur durch die Realisierung der Varianten III und IV gewährleistet ist?
28. Wie hoch beurteilt die Bundesregierung das Fahrgastpotential, das bei einer direkten Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die ICE-Neubaustrecke gewonnen werden könnte?
29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Strategie, mittels ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken nur noch große Verkehrsknoten und Ballungsräume zu bedienen, vor dem Hintergrund neuerer Umfragen der südhessischen Wirtschaft, die dem damit verbundenen Ziel des größtmöglichen Fahrtzeitgewinns eine zweitrangige Bedeutung beimessen?
30. Wie beurteilt die Bundesregierung das im Landesentwicklungsplan 2000 des Landes Hessen festgehaltene regionalpolitische Ziel, zur Trennung des Nah- und Fernverkehrs sowie zur Kapazitätserhöhung die Anbindung der Hauptbahnhöfe Darmstadts und Mannheims zu planen und zu realisieren?

Berlin, den 21. Oktober 2003

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333